SENINEL

PREGĂTIREA FIZICĂ ÎNTRE NECESITATE ȘI OBLIGAȚIE PROFESIONALĂ

Pregătirea fizică, educația fizică în armată au un rol foarte important. Iată un adevăr pe care nu-l contrazice nimeni, dar care este respectat tot mai puțin. În tumultul transformărilor, interschimbărilor și reformărilor din ultimii 10–11 ani, acest gen de instrucție și educație a fost omis, ignorat, marginalizat (iată un cuvânt la modă: marginalizat!).

Cum s-a manifestat fenomenul în Forțele Aeriene? Mai întâi, prin aceea că nu s-a mai făcut pregătire fizică. Efectul cel mai neavenit se vădește în rândul celor ce alcătuiesc personalul navigant. Astfel, au apărut în aviația militară locotenenți sau căpitani, oameni foarte tineri, cu fălcuțe și burtică – adică supraponderali. Ce să mai vorbim despre oamenii din celelalte arme și specialități?! Ca să fim exacți, acum "face sport cine vrea". Mare eroare! În armată nu se face sport. În armată se face pregătire fizică. În programele de instruire militară nu se găsește cuvântul **sport.** Aici se operează cu pregătirea sau educația fizică. Iar pregătirea sau educația fizică nu sunt facultative. Sunt obligatorii! Iată, dincolo de regulamentele militare, din anul 2000, în România există **"Legea educației fizice și sportului".** Cine este curios, va afla la Titlul II, capitolul II, articolul 7, următorul text: **"Educația fizică militară este disciplină obligatorie, prevăzută în planul de instrucție și învățământ. Ea se desfășoară sistematic și continuu, pe întreaga perioadă a săptămânii, a procesului de instrucție și învățământ, în limita a cel puțin 3 ore pe săptămână, fiind condusă de cadre militare și civile de specialitate".**

Nu vom găsi nici o lege care să înlocuiască această categorie de pregătire cu executarea curățeniei în cazarmă, cu văruitul pomilor sau cu timp la dispoziția militarului.

Ignorarea pregătirii fizice, a educației fizice a mers până acolo încât terenurile de sport au devenit parcări auto sau orice altceva, sălile de sport – depozite, iar când a fost vorba de desființarea unor funcții, s-a început cu aceea de ofițer cu pregătirea fizică.

Din păcate, această atitudine are caracter generalizat. Încercările de redresare a situației, mai insistente sau mai palide, s-au izbit de atitudini inerțiale, ascunse sub scuza universală: "nu avem bani pentru așa ceva". Deși se găsesc bani pentru orice, numai pentru realizarea cadrului necesar desfășurării pregătirii fizice nu se găsesc.

Oameni buni, a venit primăvara! Nu mai aveți nevoie nici de sălile de sport. Curățați terenurile și lăsați oamenii să alerge, să facă pregătire fizică. Iar pe cei neinteresați (ca să folosesc un cuvânt elegant), obligați-i! Pentru că așa scrie în lege și în regulamente! Și pentru că o fac în folosul sănătății lor!

Dar, nu uitați, se face pregătire fizică acolo unde comandantul este interesat, unde el însuși face pregătire fizică. Fiindcă, între multe altele, una din obligațiile lui, ale comandantului, este să asigure respectarea legilor și regulamentelor.

DUMITRU AMARIEI

"JOCUL S-A TERMINAT!"

ÎNSĂ

OPERAȚIA "IRAQI FREEDOM" CONTINUĂ...

pagina 3

În timpul vizitei pe care a efectuat-o în România, ministrul apărării al Republicii Azerbaidjan, generalul-colonel Safar Abiyer, a fost și oaspetele șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Gheorghe. Cu acest prilej, generalului-colonel Safar Abiyer i s-a prezentat stadiul reformei în cadrul categoriei noastre de forțe armate. De asemenea, ministrul azer a vizitat Muzeul Aviației.

LA AEROSTAR BACĂU

PERFORMANȚA A ÎMPLINIT 50 DE ANI

pagina 4

Publicație editată de Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr. 6 (58) • APRILIE – 2003

Şcoala de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene:

65 DE ANI

Recent, personalul Şcolii de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene, structură importantă a categoriei noastre de forţe armate, a trăit emoţia unui moment aniversar: împlinirea a 65 de ani de la înfiinţarea, prin Înalt Decret Regal, a **Centrului de Instrucţie al Artileriei Contra Aeronavelor,** instituţie ale cărei tradiţii le-a moştenit şi le duce mai departe, îmbogăţindu-le neîntrerupt.

Evenimentul petrecut în urmă cu şase decenii şi jumătate a redimensionat rolul şi misiunile artileriei antiaeriene, a deschis calea unor transformări de substanţă în instruirea, dotarea şi folosirea în luptă a noului gen de armă. Beneficiind, de la început, de un corp select de cadre, în frunte cu eminentul profesor şi inventator, maiorul Ion Bungescu, viitorul vestit general, Corpul a pregătit instructori pricepuţi, comandanţi şi combatanţi de elită, care aveau să-şi demonstreze capacitatea de concepţie, profesionalismul şi spiritul de jertfă în anii grei ai celui de-al doilea război mondial, ani în care artileriştii antiaerieni şi-au adus o contribuţie remarcabilă la diminuarea forţei aviaţiilor inamice, la eliberarea teritoriului naţional şi, mai departe, la victoria finală a aliaţilor. Pentru bravura şi faptele lor de arme, multe din cadrele şi ostaşii instruiţi în Centru au primit înalte distincţii de război.

Anii postbelici au fost, şi ei, dificili pentru structura ce-şi probase cu atâta strălucire utilitatea şi importanţa. Dar, cu toate greutăţile întâmpinate, în pofida deselor dislocări, a numeroaselor reorganizări, instituţia a continuat să rămână acelaşi laborator de marcă în care s-au format şi perfecţionat zeci de promoţii de ofiţeri, maiştri militari şi subofiţeri, în care s-au forjat caractere tari, oameni ataşaţi profund valorilor militare perene, aşi ai preciziei şi rigorii matematice. Iar preluarea sarcinilor de instruire a rachetiştilor antiaerieni a conferit instituţiei noi

atribute şi noi dimensiuni, şi mai complexe.

Integrată, în prezent, Statului Major al Forţelor Aeriene, Şcoala de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene – urmaşă demnă a Centrului creat în urmă cu 65 de ani – are misiunea de a perfecţiona şi moderniza pregătirea cadrelor active şi în rezervă în arma artilerie şi rachete sol-aer, concomitent cu elaborarea regulamentelor de luptă, instrucţiunilor tehnice, regulilor de tragere, manualelor şi metodologiilor de lucru specifice celor două arme.

Şcoala de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene are, în prezent, o bază tehnico-materială adecvată, multifuncţională, care permite desfăşurarea unui învăţământ modern şi eficient, dispune de spaţii de cazare şi hrănire optime, are manageri de reală calitate. Practic, prin sălile de curs şi laboratoarele şcolii au trecut, de-a lungul anilor, îmbogăţindu-şi cunoştinţele şi deprinderile specifice, toate promoţiile de artilerişti şi rachetişti antiaerieni.

În deplin consens cu transformările şi restructurările ce au loc la nivelul armatei, al categoriei noastre de forţe armate, în curând, Şcoala de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene va deveni parte integrantă a Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene. Noua structură, în care vor fi cuprinse toate genurile importante de arme din Forţele Aeriene, este, în mod cert, cadrul optim – probat deja de armatele moderne ale lumii – în care vor fi puse şi mai bine în valoare, la nivelul cerinţelor şi exigenţelor momentului, experienţa corpului de instructori şi cadre didactice din şcoală, râvna tuturor de a-şi dovedi utilitatea, de a confirma încrederea investită în ei.

Aşadar, 65 de ani de existenţă, 65 de ani de activitate exemplară, 65 de ani de istorie.

ÎN CASA DOMNULUI

Vin Sfintele Sărbători ale Paştelui, şi cei mai mulţi dintre noi vom merge la biserică, ne vom adresa preoţilor, vom celebra cum se cuvine Învierea Domnului. Dar ştim cum să ne comportăm în Casa Domnului, cum să ne adresăm feţelor bisericeşti? Iată câteva dintre regulile îndeobşte acceptate:

◆ Când intrăm în biserică, ne purtăm cu evlavie şi decenţă. Ne facem semnul Sfintei Cruci, mergem spre altar şi ne închinăm mai întâi icoanei expuse în iconostas (tetrapodul din dreapta), apoi icoanei din stânga, a Maicii Domnului. E bine ca aici să rostim, cu smerenie, următoarele cuvinte: "Cuvine-se cu adevărat să te fericim pe Tine, născătoare de Dumnezeu, Fecioară Maria".

◆ Mai departe, mergem pe solee (pragul din faţa catapetesmei), închinându-ne la icoane şi rostind rugăciuni de slavă. Dacă nu avem carte de rugăciuni, ne exprimăm în cuvintele noastre.

◆ Dacă, la intrarea în biserică, slujba a început şi este în desfăşurare, ne închinăm discret şi ne aşezăm într-un loc retras, urmând să facem ritualul închinării după terminarea slujbei. Lumânările se aprind la intrare – o lumânare pentru vii şi una pentru morţi.

◆ De regulă, în biserică, bărbaţii se aşează în dreapta, iar femeile în stânga. La Sfintele Slujbe, e bine să îngenunchem. La sfârşitul Sfintei Liturghii, cei pregătiţi se împărtăşesc, iar ceilalţi primesc anafură. Toţi cei care participă la Sfânta Liturghie sunt miruiţi la sfârşitul slujbei cu untdelemn din candela de la icoana Mântuitorului.

E bine să ştim şi cum ne adresăm reprezentanţilor bisericii:

◆ Preotului şi diaconului **căsătoriţi** le spunem: "Prea cucernice părinte", "Cucernice părinte" sau "Părinte".

◆ Călugărilor, care se găsesc în mânăstiri sau la catedralele episcopale, uneori şi prin parohii, le spunem: "Prea cuvioase părinte", Cuvioase părinte" sau "Părinte".

◆ Episcopului ne adresăm cu apelativul "Prea sfinte părinte".

◆ Arhiepiscopului şi mitropolitului le spunem "Înalte prea Sfinţite Părinte". (Avem arhiepiscopi la Galaţi, Constanţa, Suceava, Cluj şi Târgovişte. Avem mitropoliţi la Iaşi, Sibiu, Craiova şi Timişoara).

◆ Patriarhului României ne adresăm cu apelativul "Prea Fericite Părinte Patriarh".

SHAPE se informează şi evaluează

În perioada 24–28 martie a.c., Statul Major al Forţelor Aeriene a primit vizita de informare-evaluare a grupului de lucru SHAPE (Comandamentul Suprem al Forţelor Aliate din Europa) pentru aderare şi integrare. Pe parcursul celor cinci zile alocate acestei activităţi, echipa NATO, condusă de colonelul Mike Minne, a vizitat mai multe unităţi importante din structura Statului Major al Forţelor Aeriene, informându-se asupra posibilităţilor de conectare la sistemul de comandă-control al NATO şi de realizare a schimbului de date despre situaţia aeriană, asupra modului de realizare a comenzii armelor, cu accent pe îndeplinirea misiunii de poliţie aeriană, precum şi asupra capabilităţilor oferite şi a posibilităţilor de susţinere logistică în cadrul conceptului HNS (sprijinul ţării gazdă).

În urma acestei vizite, grupul de lucru SHAPE va actualiza planul de integrare şi aderare pentru România şi va evalua posibilităţile de finanţare de către NATO a proiectelor care urmează să fie incluse în planurile operative, iar la sfârşitul perioadei de informare, după vizitarea tuturor statelor invitate să adere la Alianţa Nord-Atlantică, va înainta părţii române un extras din raportul de evaluare.

AGENDA A.R.P.I.A.

Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii se îmbogăţeşte cu noi filiale. Preşedintele Asociaţiei, domnul general-locotenent (r) Iosif Rus, a anunţat că în municipiile Bacău şi Timişoara procesul de formare a celor două filiale este aproape încheiat. Vor mai lua fiinţă şi alte filiale, cu deosebire în localităţile unde trăiesc multe cadre din aviaţie aflate în rezervă sau în retragere şi unde, de asemenea, există instituţii şi unităţi militare de profil. Din păcate, activităţile Asociaţiei sunt desfăşurate de către aviatori militari în rezervă sau retragere şi aviatori civili pensionaţi, militarii activi sau civilii în activitate nefiind cuprinşi în astfel de acţiuni. Mai mult, majoritatea activităţilor se constituie în evocări pentru cei ce au trăit sau cunosc bine evenimentele şi nu ajung la tinerii care ar putea alege o profesie din domeniul aeronautic.

În cadrul şedinţei filialei Bucureşti unde s-a desfăşurat informarea cu privire la înfiinţarea noilor filiale, generalul Rus a înmânat comandorului (r) Nicolae Borzea "Diploma de Excelenţă" din partea Asociaţiei pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, cu prilejul împlinirii a 45 de ani de la realizarea, de către acesta, pentru prima dată în România, a zborului cu un avion de luptă supersonic şi depăşirea, în zbor, a vitezei sunetului cu aeronava MiG-19.

PETRE BÂNĂ

Într-un tragic accident aeronautic

ŞI-AU PIERDUT VIAŢA TREI PROFESIONIŞTI AI FORŢELOR AERIENE

*Marţi, 8 aprilie 2003, în urma unui tragic accident, şi-au pierdut viaţa trei aviatori militari: **căpitan-comandorul Ţîrcă Ionel, căpitanul Dinicu Ion** şi **maistrul militar Şerban Tiberiu**. Pe o vreme câinoasă, datorită unor cauze necunoscute la această oră, elicopterul IAR-330 H s-a prăbuşit undeva în Dobrogea.*

Trei oameni tineri, trei aviatori de valoare, trei profesionişti ai zborului ne-au părăsit pentru totdeauna. Fiecare din cei trei a iubit aviaţia, şi-a făcut exemplar datoria de aviator militar. Pentru fiecare dintre ei, zborul era o a doua natură. Pierderea este cu atât mai grea, mai inexplicabilă cu cât se cunoaşte valoarea lor profesională, nutrită şi probată în nenumărate misiuni, multe deosebit de complicate.

Negreşit, toţi cei care i-au cunoscut le vor purta, veşnic, o frumoasă şi nepătată amintire.

Dar plecarea nedreaptă a camarazilor noştri în neant este de un tragism cumplit pentru familiile lor. Pentru copiii lor, pentru soţii, pentru fraţi şi surori, pentru părinţi. Durerea lor, nealinată, îi va însoţi toată viaţa. Îi înţelegem foarte bine, suntem alături de ei, le trimitem gândurile noastre cele bune şi speranţa că vor găsi puterea să treacă peste această teribilă încercare, peste această imensă pierdere.

Din păcate, escadrila din cer a aviatorilor militari a mai primit trei împătimiţi ai înălţimilor. Fie ca ultimul lor zbor să le fie liniştit, Domnul Dumnezeu să-i aibă în grija sa şi să-i odihnească în pace!

Comandorul post-mortem Ionel Ţîrcă s-a născut la 1 februarie 1959, în comuna Săucesti, judeţul Bacău. Era căsătorit şi avea două fetiţe în vârstă de 15 şi, respectiv, 11 ani. A absolvit Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie în 1982, Academia de Înalte Studii Militare în 1992, Cursul de comandă şi stat major în 1998. A fost pilot clasa 1, instructor de zbor pe elicopterul IAR-330 H, ziua şi noaptea, în toate condiţiile meteo. A zburat aproximativ 1.900 ore, din care peste 1.700 pe IAR-330 H. Din anul 2001 a îndeplinit funcţia de comandant de escadrilă.

Locotenent-comandorul post-mortem Ion Dinicu s-a născut la 14 iunie 1969, în comuna Poşta Câlnău, judeţul Buzău. Era căsătorit şi avea un băieţel de 4 ani. A absolvit Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie în 1991. A urmat cursurile de instructor de zbor, comandant de patrulă şi de stat major pentru ofiţeri de aviaţie. A fost pilot clasa 1, comandant de echipaj pe IAR-330 H, ziua şi noaptea, în toate condiţiile meteo. A zburat 700 de ore, peste 600 pe IAR-330 H. Din anul 2001 a îndeplinit funcţia de comandant de patrulă în cadrul escadrilei.

Sublocotenentul post-mortem Tiberiu Şerban s-a născut la 7 iulie 1969, în oraşul Oneşti, judeţul Bacău. Era căsătorit. A absolvit Şcoala de Maiştri Militari de Aviaţie, specialitatea aeronave şi motoare de aviaţie, în 1991. A fost mecanic de bord clasa 1 pe elicopterul IAR-330 H, ziua şi noaptea, în toate condiţiile meteo. A zburat 880 ore, toate pe IAR-330 H. Din anul 2001 a îndeplinit funcţia de mecanic de bord şi trăgător aerian, fiind unul dintre cei mai buni profesionişti ai subunităţii din care făcea parte.

JOCUL S-A TERMINAT!Ó

ÎNSĂ OPERAŢIA "IRAQI FREEDOM" CONTINUĂ...

✈ Atacuri aeriene masive, acţiuni non-stop în spaţiul irakian de interes militar ✈ Bombardamente selective, de pe portavioane, submarine şi avioane de înaltă precizie şi eficienţă ✈ Au fost lovite şi scoase din luptă sistemele de comandă-control, sistemele centrale de comunicaţii, aerodromurile militare, concentrările Gărzii Republicane ✈ Cucerirea şi păstrarea supremaţiei aeriene, elementele decisive ale succesului aliaţilor ✈ Învingătorii au fost primiţi cu flori de locuitorii Bagdadului

După trei săptămâni de confruntări aspre, atât în aer, cât şi pe pământ, se pare că operaţia militară ***"LIBERTATE PENTRU IRAK"*** *se apropie de sfârşit. Bagdadul a fost ocupat mult mai uşor decât se credea, iar regimul lui Saddam Hussein agonizează, poporul irakian aşteptând ca aliaţii învingători să decidă viitorul statut al ţării.*

Al doilea război din Golf este pe punctul de a fi încheiat. "The games is over", recunoştea Mohammed Al-Douri, ambasadorul Irakului la ONU, în urmă cu câteva ore şi îşi exprima speranţa că, în viitor, irakienii vor avea o viaţă liniştită, în pace. Oficialii americani însă sunt mai rezervaţi în a declara victoria. Mai există încă forţe loiale regimului Saddam care pot pune probleme coaliţiei.

Despre acest al doilea război din Golf s-a scris foarte mult în presa civilă şi cea militară internaţională, precum şi în cea din ţara noastră. Televiziunea a fost prezentă şi a transmis pentru prima dată un război "în direct". Posturile noastre de televiziune au informat publicul despre evoluţia evenimentelor din Irak. Au fost invitaţi analişti politici şi militari, ofiţeri activi şi în rezervă, specialişti recunoscuţi în domeniu. Nu vom relata, deci, problema în întregul ei, deşi s-ar putea aborda sub diverse aspecte, inclusiv cel istoric, geopolitic, economic etc. Războiul din Golf este, aşa cum se cunoaşte, o continuare a eforturilor de combatere a terorismului, la care au subscris ţările democratice din întreaga lume. Deşi asupra războiului în sine au fost discuţii şi dispute între ţările membre ale Consiliului de Securitate al ONU, care au reuşit să scindeze Uniunea Europeană şi chiar NATO, este bine să precizăm că lumea civilizată este interesată în eliminarea oricăror posibile ameninţări din partea terorismului internaţional, susţinut de unele ţări, definite la un moment dat de preşedintele Bush într-o "axă a răului".

Războiul, început acum trei săptămâni, cu o oarecare întârziere faţă de planurile americane iniţiale, este, aşadar, pe cale să se încheie. Va urma procesul de reconstrucţie a Irakului, unde ONU va avea un rol "vital", ca singura organizaţie cu autoritate internaţională.

Ce putem spune în acest moment despre evenimentele din Irak? Ca o caracteristică generală, fără a intra prea mult în amănunte, este de apreciat flexibilitatea de care au dat dovadă militarii americani. Forţele americane au început campania fără a putea deschide un front în nord şi cu forţe mai puţine decât fusese planificat. De asemenea, ei au fost obligaţi să introducă în luptă forţele terestre mai devreme şi să ducă acţiuni în oraşele din sudul Irakului, care nu fuseseră anticipate. Viteza cu care au avansat forţele coaliţiei, sprijinite de puterea aeriană americană, a permis ajungerea la porţile Bagdadului înainte ca Irakul să-şi poată organiza o apărare adecvată. Un oficial militar american aprecia că ei au avansat mult mai repede decât au putut reacţiona irakienii. Aşa cum spuneam, războiul nu este încă încheiat, iar americanii sunt foarte precauţi în această privinţă. Numai o parte a Bagdadului este controlată de forţele americane. Anumite zone ale oraşului, elemente cheie, dominate de membri ai guvernului Hussein, sunt încă apărate de forţele paramilitare ale fedainilor. Mai este oraşul Tikrit, localitatea natală a lui Saddam, apărat de Divizia a 7-a Adnan a Gărzii Republicane. Alt oraş, aflat mai la nord, Kirkuk, se află încă sub control irakian, ca şi câmpurile petrolifere din nord, care, conform unor oficiali americani, ar putea fi incendiate de către trupele irakiene, în încercarea lor de a le distruge. Aşadar, deşi guvernul irakian a primit o lovitură de graţie, coaliţia încă mai trebuie să facă faţă unor misiuni nu tocmai uşoare.

Elemente ale războiului, demne de luat în considerare:

■ Irakul a avut în acest război cam o treime din numărul tancurilor pe care le-a introdus în luptă în primul război din Golf, în 1991. Avioanele irakiene nu s-au ridicat de la sol. În plus, irakienii au distrus ei înşişi o parte a acestora, pentru a se proteja împotriva atacurilor aeriene ale coaliţiei;

■ Irakul a avut intenţia de a se confrunta cu forţele coaliţiei în lupte de stradă, cu pierderi grele din partea atacatorilor, ştiindu-se aversiunea americanilor faţă de pierderile umane. Apoi, se conta pe o potenţială ameninţare cu arme chimice şi biologice, dată ca sigură de oficialii americani;

■ Abilitatea forţelor coaliţiei de a se adapta circumstanţelor în schimbare. Succesiunea război aerian – război terestru a fost schimbată în ultimul moment. Planul iniţial, care prevedea o pregătire de două zile prin atacuri aeriene şi operaţiuni psihologice pentru a determina trupele irakiene să se predea, urmată de o masivă campanie aeriană, a fost schimbat, astfel încât soldaţii şi puşcaşii marini americani însoţiţi de trupele britanice au pătruns în Irak la nouă ore după începerea campaniei aeriene;

■ După ce lovitura aeriană care viza decapitarea conducerii irakiene a eşuat, aproximativ 100.000 de soldaţi ai coaliţiei au atacat cu o zi mai devreme, pentru a preîntâmpina incendierea sondelor din partea de sud a Irakului. Această schimbare a permis militarilor să realizeze o surpriză tactică şi să protejeze câmpurile petrolifere;

■ Unele schimbări au fost forţate de către irakieni. Astfel, datorită masării de către aceştia a unor forţe paramilitare în oraşele din sudul ţării, care ar fi putut crea ambuscade şi rebeliuni în spatele liniilor coaliţiei, comandanţii aliaţi au schimbat şi ei tactica. Dacă la început, ei au planificat ocolirea oraşelor Najaf, Nasiryia şi Basra, trupele britanice asigurând flancul drept, iar cele americane să-şi dezvolte ofensiva către Bagdad, având în vedere acţiunea forţelor paramilitare irakiene, au decis să lupte în oraşe cu forţe convenţionale şi cu cele de operaţiuni speciale. Cea mai mare parte a Diviziei 101 Aeropurtate a fost angajată aici, deşi era planificată să joace un rol decisiv în asaltul asupra Bagdadului.

Ar mai fi multe alte elemente de noutate de evidenţiat în această fază, când războiul, deşi aproape încheiat prin colapsul autorităţii irakiene, nu se poate încă declara victoria forţelor coaliţiei. Vom încerca să revenim cu o analiză mai complexă în numerele viitoare ale revistei.

Căpitan-comandor
TACHE JURUBESCU

LA AEROSTAR BACĂU

PERFORMANȚA A ÎMPLINIT 50 DE ANI

AEROSTAR Bacău împlinește 50 de ani. Cinci decenii de muncă, de luptă într-un domeniu cu totul special – aeronautica. Cinci decenii de istorie care se integrează complet și armonios în cei o sută de ani de istorie a Aeronauticii Române. Se poate spune că AEROSTAR a apărut și s-a dezvoltat o dată cu aviația modernă a României, cu aviația militară mai ales. De fapt, la înființare, Uzina de Reparații Avioane, "întreprindere economică de grad I, în subordinea Ministerului Forțelor Armate", avea ca principală misiune întreținerea și repararea avioanelor militare.

Ulterior, au intervenit nenumărate schimbări, modernizări, astăzi AEROSTAR fiind o adevărată casă de reparații, întreținere și modernizare pentru avioane militare, civile și sisteme defensive terestre, dobândind un accentuat statut de integrator.

Așa cum susține inginerul Grigore Filip, director general al întreprinderii jubiliare: "Menținerea statutului de furnizor de prim rang al Ministerului Apărării Naționale și susținerea, în acest fel, a eforturilor de integrare euro-atlantică a țării noastre constituie un obiectiv prioritar pentru AEROSTAR".

Prin aplicarea unor orientări strategice de dezvoltare potrivite momentului, AEROSTAR se constituie într-o unitate economică puternică, într-o întreprindere cu o conducere elastică, modernă, cu prezențe prestigioase, de efect, pe piețe din întreaga lume. Prin materialul din această pagină dorim să marcăm, pe scurt, reperele importante ale istoriei AEROSTAR, ca un omagiu pe care Statul Major al Forțelor Aeriene, prin redacția *"CER SENIN"*, îl aduce unui partener serios, valoros, cu adevărat profesionist.

În baza Hotărârii Consiliului de Miniștri (HCM) nr. 1165 din 17 aprilie 1953, a fost înființată U.M. 03767 ca întreprindere economică de grad I, "condusă pe principiul gospodăriei chibzuite", în subordinea Ministerului Forțelor Armate.

La 1 aprilie 1955, U.M. 03767 (cunoscută și ca U.R.A. – Uzina de Reparații Avioane) funcționa la întreaga capacitate, cu un număr de 382 de angajați. În 1956 în U.R.A. se efectuau deja reparațiile avioanelor IAK-17 UTI și IAK-23 și ale motoarelor RD-500.

În anul următor a început asimilarea reparației pentru avioanele MiG-15, urmate de variantele MiG-15 UTI, MiG-15 bis și S-102, precum și a motoarelor RD-45 F și FA, VK-1A și Lis-2 ce echipau aceste avioane.

În septembrie 1956, U.M. 03767 intră în subordinea nou-creatului C.A.A.T. (Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului), iar din 1959 trece la Direcția Generală Industrială a Armatei, sub denumirea de U.M. 02640.

În 1959 s-a început reparația MiG-17F și MiG-17PF și a motoarelor cu postcombustie VK-1F, precum și a avioanelor bimotoare IL-28, IL-28R și IL-28U și a motoarelor RD-9B. Aceste motoare turboreactoare cu compresor axial echipau primele tipuri de avioane supersonice intrate în dotarea aviației militare – MiG-19P și MiG-19PM, a căror reparație s-a efectuat în U.R.A. între 1963 și 1973.

Primele activități de reparație pentru MiG-21 s-au efectuat în 1967, iar în 1968 a început reparația MiG-21F-13, a avionului de școală cehoslovac L-29 "Delfin" și a motorului său M701C-500. Până la sfârșitul deceniului a fost deja asimilată reparația variantelor MiG-21PF și MiG-21U.

La 1.04.1969, U.R.A. a trecut de la M.F.A. la Ministerul Industriei Constructoare de Mașini, în cadrul Centralei Industriei de Mecanică Fină și Aeronautică (C.I.M.F.A.), iar în 1970, prin reorganizarea C.I.M.F.A., în cadrul Grupului Aeronautic București (G.A.B.). U.R.A. a intrat în această structură sub numele de Întreprinderea de Reparații Avioane (I.R.Av.), având la acea dată 1.552 de angajați.

În baza acordului interguvernamental încheiat în mai 1971 între România și Iugoslavia pentru colaborarea în cadrul programului

MiG-21 LanceR

YUROM pentru realizarea unui avion de luptă, în mai 1972 a început în I.R.Av. construcția prototipului 001 al avionului IAR-93 – primul avion de luptă realizat în România după cel de-al doilea război mondial.

Primul zbor al prototipului 001, cu o durată de 21 minute, a avut loc pe pista aerodromului de la Bacău, la 31 octombrie 1974 ora 12.08.

Din 1976, în I.R.Av. a fost începută producția de serie a trenurilor de aterizare escamotabile și a componentelor instalației hidraulice pentru IAR-93 și elicopterul IAR-330.

În urma acordului interguvernamental încheiat între România și U.R.S.S. în cadrul C.A.E.R. din 28 iunie 1976 s-a decis fabricația în serie mare în I.R.Av. a avionului de școală și antrenament IAK-52, după documentația biroului de proiectări Iakovlev din U.R.S.S.

În această perioadă, activitatea de reparație avioane militare a continuat în cadrul Fabricii de Reparații Avioane Militare (F.R.Av.M.) ca parte integrantă a I.Av. Bacău, fiind asimilată reparația tuturor variantelor avionului MiG-21 intrate în dotare.

În 1979 a început asimilarea reparației avioanelor H-5 și HJ-5 (variante ale IL-28 și IL-28U construite în R.P. Chineză), precum și a motoarelor Tip 5 (VK-1A).

Din 1983 au început pregătirile pentru asimilarea reparației avionului

IAK-52

L-39ZA "Albatros".

În 1987, în cadrul F.C.Av a început fabricația avionului agricol biplan AG-6, al cărui prototip, înmatriculat YR-BGX, a efectuat primul zbor pe 12 ianuarie 1989.

Fabricația de echipamente speciale autopurtate pentru Ministerul Apărării Naționale s-a extins, în 1979 începând producția de serie a lansatorului de proiectile reactive.

Ulterior, au fost realizate în I.Av. Bacău instalațiile de decontaminare echipamente ADE-84 și cea de decontaminare termică ADTT-1, ce utiliza un motor turboreactor. Folosind un principiu similar cu ADTT-1, au fost realizate instalațiile de stingere a incendiilor la sonde, tip Turbojet.

După evenimentele din decembrie 1989, în I.Av. Bacău a fost celebrată livrarea celui de-al 1.500-lea avion IAK-52 către U.R.S.S., ceea ce a determinat organizarea, pe 23 iunie 1990, a primului miting aviatic, după o foarte lungă perioadă de întrerupere și la care, alături de "vedete" IAK-52, au evoluat, pentru prima oară în fața publicului, majoritatea tipurilor de avioane produse sau reparate în România în ultimele două decenii.

Deși contractul a încetat în 1991, au fost găsite noi piețe de desfacere pentru acest avion. Astfel, în august 1992, au început primele livrări către clienți privați din Europa occidentală și din America de Nord.

Avionul a continuat să fie livrat pentru instruirea piloților militari din diferite țări. Astfel, în 1994, un număr de 12 avioane este destinat școlii de pilotaj a armatei maghiare de la Szolnok, iar în 1997 s-au primit solicitări din Vietnam.

Ca o consecință a tendinței mondiale de a moderniza tehnica din dotarea aviației militare, în 1992, Ministerul Apărării Naționale ia decizia modernizării avioanelor MiG-21 M, MF și UM aflate în serviciu și care dispuneau de o resursă de zbor suficientă care să justifice modernizarea lor.

În iunie 1993 este încheiat contractul de modernizare, prin care AEROSTAR S.A. devenea contractant principal, împreună cu firma Elbit, din Israel, inclusiv din faza de proiectare a sistemului.

Primele livrări către unități au avut loc la sfârșitul anului 1996, iar în mai 1997, prima escadrilă a fost integral echipată cu avioane "LanceR". În prezent, aproape întreaga cantitate de aeronave modernizate a intrat în dotarea beneficiarului, iar flota de avioane a efectuat peste 30.000 de ieșiri și a acumulat 15.000 ore de zbor.

În 1998 a fost realizată modernizarea avionului MiG-21 bis. Primul zbor al avionului MiG-21 bis "LanceR III" a avut loc pe 6 octombrie 1998. În data de 9 octombrie a avut loc primul zbor oficial, în aceeași zi a fost celebrată și aniversarea a 20 de ani de la începutul fabricației IAK-52 în România, avionul cu numărul 1.800 efectuând o demonstrație de zbor acrobatic.

Preocupările în domeniul fabricației de aeronave civile au fost continuate prin dezvoltarea unui avion ultrauşor de concepție proprie – AEROSTAR 01 "Festival", fabricația de structuri aeronave ultrauşoare și de aeronave replică.

Prototipul avionului ultrauşor AEROSTAR 01 "Festival", înmatriculat YR-6138, a efectuat primul zbor în seara zilei de 31 mai 2002, iar ulterior a fost expus la salonul aeronautic de la Le Bourget.

La sfârșitul anului 1997, în cadrul Fabricii de Reparații și Modernizări Avioane Militare (F.R.M.Av.M) au început activitățile de asimilare a reparației avionului MiG-29. În cursul anului 1999, s-a cristalizat ideea unui program de modernizare a avionului. Denumit MiG-29 "Sniper", avionul va fi modernizat în cadrul unui program ce se derulează în cooperare cu Elbit Systems Ltd. (Israel) și Daimler Chrysler Aerospace (DASA, Germania).

În data de 5 mai 2000, a avut loc primul zbor al avionului demonstrator MiG-29 "Sniper", modernizat la sediul AEROSTAR de către AEROSTAR S.A. din Bacău, România, Daimler Chrysler Aerospace (DASA) din Germania și Elbit Systems din Israel, în urma acordului de cooperare industrială dintre cele trei firme.

În anul 2002, în cadrul F.R.Av.M. au început activitățile de reparație capitală și modernizare a aparatelor L-39 pentru Bangladesh, primele aparate fiind deja livrate la beneficiar, și reparația curentă a motoarelor R-25-300 pentru Egipt.

Tot în același an s-a încheiat un contract în valoare de aproximativ 8 milioane de dolari pentru reparația a 12 avioane MiG-21 din dotarea Croației și modernizarea sistemelor de comunicație, navigație și identificare ale acestora.

În prezent, în portofoliul de servicii de reparație oferit de AEROSTAR sunt incluse toate variantele avionului MiG-21 (inclusiv MiG-21 bis, variantă care nu este în înzestrarea Forțelor Aeriene ale României), L-29, L-39ZA, H-5, IAK-52, AN-2 și elicopterul Ka-26, precum și motoarele turboreactoare R-11F-300, R-13-300, R-25-300 și M701C-500.

AEROSTAR are două direcții strategice de dezvoltare pentru viitor.

În domeniul apărării, preocupările se îndreaptă spre furnizarea de servicii de mentenanță și de integrare a unor echipamente de ultimă generație prin modernizarea de aeronave și sisteme defensive.

Cealaltă direcție strategică se referă la activități în domeniul aviației civile. În noiembrie 2001, AEROSTAR S.A. a fost autorizată, conform JAR 145, pentru întreținere aeronave civile. În prezent se află în derulare programe pentru asigurarea de servicii de mentenanță și/sau modificare aeronave civile BAe ATP sau SAAB 340 pentru diferiți operatori, atât români cât și străini. De asemenea, fabricația de aerostructuri și componente ale acestora reprezintă o continuare firească a tradiției AEROSTAR în domeniul construcției de aeronave.

Dicţionar NATO

MiG-29 Fulcrum

Misiuni: vânătoare-interceptare.
Utilizatori: Germania, Polonia, S.U.A., Ungaria.

MULTIROL

Armamentul:
- **Tun:** 30 mm;
- **Rachete aer-aer:** R-27, R-60, R-73, R-77;
- **Rachete aer-sol:** Kh-25 ML/MP, Kh-29 L/T, Kh-31 A/P;
- **Bombe:** OFAB 100/120, FAB 250/500, ZB-500.

Anvergura: 11,36 m;
Lungimea: 17,32 m;
Înălţimea: 4,73 m;
Greutatea: 10,9 t;
Motoarele: 2 x 81,39 kN.

Raza de acţiune (km): 2.900
500 1000 1500 2000 2500 3000

Plafonul (km): 18
5 9 13 17 21 25

Viteza maximă (Mach): 2,3
0,5 0,9 1,3 1,7 2,1 2,5

Încărcătura maximă (t): 4,6
0 3 6 9 12 15

F-16 Fighting Falcon

MULTIROL

Misiuni: vânătoare-interceptare.
Utilizatori: Belgia, Danemarca, Grecia, Olanda, Norvegia, Portugalia, S.U.A., Turcia.

Armamentul:
- **Tun:** 20 mm;
- **Rachete aer-aer:** AIM-9 Sidewinder, Python 3, AIM-7 Sparrow, Sky Flash, Magic 2, ASRAAM, AIM-120 AMRAAM;
- **Rachete aer-sol:** Shrike, HARM, Skr 1, Penguin MK 3, AGM 65 Maverick, AGM-84 Harpoon;
- **Bombe:** GBU 10/12/22/24/27.

Raza de acţiune (km): 1.370
500 1000 1500 2000 2500 3000

Plafonul (km): 15,2
5 9 13 17 21 25

Viteza maximă (Mach): 2
0,5 0,9 1,3 1,7 2,1 2,5

Încărcătura maximă (t): 5,4
0 3 6 9 12 15

Anvergura: 10 m;
Lungimea: 15,03 m;
Înălţimea: 5,09 m;
Greutatea: 8,8 t;
Motorul: 131,6 kN.

JAS-39 Gripen

Anvergura: 8,4 m;
Lungimea: 14,76 m;
Înălţimea: 4,5 m;
Greutatea: 4 t;
Motorul: 80,5 kN.

Raza de acţiune (km): 800
500 1000 1500 2000 2500 3000

Plafonul (km): 17
5 9 13 17 21 25

Viteza maximă (Mach): 2
0,5 0,9 1,3 1,7 2,1 2,5

Încărcătura maximă (t): 4
0 3 6 9 12 15

Armamentul:
- **Tun:** 27 mm;
- **Rachete aer-aer:** AIM-9 Sidewinder, MICA, AMRAAM;
- **Rachete aer-sol:** Maverick, RBS-15 F;
- **Bombe:** DWS-39, BO2D, KEPD 150 SOM.

Misiuni: vânătoare-interceptare, recunoaştere.
Utilizator: Suedia.

MULTIROL

Rafale

Raza de acţiune (km): 1.850
500 1000 1500 2000 2500 3000

Plafonul (km): 16,8
5 9 13 17 21 25

Viteza maximă (Mach): 1,8
0,5 0,9 1,3 1,7 2,1 2,5

Încărcătura maximă (t): 9,5
0 3 6 9 12 15

Anvergura: 10,86 m;
Lungimea: 15,27 m;
Înălţimea: 5,34 m;
Greutatea: 9,8 t;
Motoarele: 2 x 79,2 kN.

Armamentul:
- **Tun:** 30 mm;
- **Rachete aer-aer:** MICA, Magic 2, Sidewinder, ASRAAM, AMRAAM;
- **Rachete aer-sol:** Apache, Scalp, Storm Shadow, Black Shaheen, ALARM, HARM, Maverick, Belouga, Durandal, AS 30L, ASMP, AM-39 Exocet, Penguin Mk 3, Harpoon, ANF, NSM;
- **Bombe:** GBU 10/12, Mk 82/83, Belouga, Bap 100, Durandal.

Misiuni: vânătoare-interceptare, recunoaştere.
Utilizator: Franţa.

MULTIROL

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

DATORIA – PERMANENȚĂ ȘI TRADIȚIE

După călătoria cu trenul din timpul nopții, legănatul lin al autocamionului, urmând traseul sinuos al șoselei naționale, mă îmbia la somn. Aproape ațipisem când, reducând viteza și angajându-se într-un viraj ceva mai brusc decât cele cu care mă obișnuisem deja, șoferul ne-a avertizat șugubăț: "Stimați pasageri, vă rugăm să vă cuplați centurile de siguranță. Intrăm pe <<Drumul Oaselor>>!" Nici n-am apucat să asociez bine în minte numele filmului cu redingota prăfuită și pălăria cu boruri întoarse ale eroului său principal, când mașina a început să ne scuture strașnic, cabrându-se asemenea unui taur furios într-un spectacol de rodeo, hotărât parcă să dea o lecție crâncenă necugetatului cow-boy care a avut îndrăzneala să-i pună la încercare temperamentul sălbatic. Am înțeles numaidecât că nu afară trebuia să-mi arunc privirea, căutând peste dealuri umbra misterioasă a lui Mărgelatu, ci în interiorul cabinei, pentru a găsi un punct de sprijin cât mai solid, care să mă împiedice să petrec ultima parte a drumului în brațele vecinului de banchetă...

Când am ajuns în unitate, orice urmă de somn dispăruse. "Înviorarea" își făcuse efectul!

Batalionul 72 Radiolocație execută serviciul de luptă – poliție aeriană, având drept misiuni principale supravegherea spațiului aerian și asigurarea cu date de radiolocație a acțiunilor de luptă ale aviatorilor dintr-o bază aeriană. Nu misiunile îl deosebesc însă de celelalte unități similare din structura Forțelor Aeriene...

Izolarea este principala problemă a personalului unității. Nu de puține ori, iarna, în urma ninsorilor abundente, drumul care face legătura cu șoseaua națională devine impracticabil chiar și pentru mașina de serviciu. În astfel de situații, oamenii se încolonează și pornesc spre unitate, înaintând prin nămeți, cu vântul în față, cale de șase kilometri. Că nu-i ușor o dovedește, înainte de toate, numărul mare de funcții disponibile care există la nivelul batalionului. Cu toate acestea, activitățile se desfășoară normal.

Oamenii își fac datoria, tehnica de radiolocație este operativă, evaluarea pregătirii personalului se execută în aplicații și antrenamente cu ținte aeriene fictive și marcate, iar conducerea batalionului participă regulat la pregătirea de comandament a eșalonului superior. În cele ce urmează veți face cunoștință cu câțiva dintre oamenii acestei unități.

Familia de duminică

Căpitanul Gabriel Nica este ofițer de logistică. A fost repartizat în această unitate în 1995, la absolvirea școlii de ofițeri. Tot aici lucrează și soția sa. Sunt căsătoriți din 1992 și au doi copii. Beneficiază de locuință de serviciu. Așa stând lucrurile, aproape că nu mi-a venit să cred când am aflat că, în curând, se va muta, la cerere, în altă garnizoană. Motivul? Cariera militară. "Se aude" că funcția pe care o ocupă în prezent va dispărea, o dată cu "următorul val" al restructurării. Nimic oficial, însă, în ziua de astăzi, trebuie să fii prevăzător! Zis și făcut: a găsit o funcție care să-i ofere anumite perspective, a făcut raport și problemele aproape că s-au rezolvat. Dar familia?... Familia se va reuni la fiecare sfârșit de săptămână, la urma urmei, cinci zile trec destul de repede...

"La început e mai greu...", îl încurajează colegul și prietenul său, **locotenentul Florentin Avasiliței.** Și, nimeni nu îl poate contrazice. O spune din proprie experiență! Florin a intrat în armată ca soldat, efectuând stagiul militar într-o unitate de infanterie. A fost, apoi, vreme de un an, operator în cadrul oficiului de calcul al Întreprinderii de Construcții Aeronautice Ghimbav. În 1990, a îmbrăcat din nou haina militară, ca sergent angajat al Institutului militar de radiolocație, din Brașov. Pentru că se descurca foarte bine în calitate de comandant al gărzii, a fost îndemnat de cadrele militare din unitate să urmeze cursurile Institutului. Perspectivele erau încurajatoare, astfel că a renunțat la gradul de sergent, obținând în schimb statutul de student. Mărturisește că nu a fost o perioadă ușoară, mai ales în anul întâi, când întâlnea încă în unitate fruntași și caporali pe care îi avusese în subordine pe când era sergent. La absolvire, în 1996, Florin a fost repartizat la această unitate. A primit un apartament de serviciu, fapt ce a bucurat-o nespus de mult pe soția sa, care l-a urmat în noua garnizoană. Bucuria a fost, însă, de scurtă durată, soția sa, profesoară de limba engleză, nereușind să-și găsească o slujbă. Așa se face că, de ani buni, Florin își vizitează săptămânal soția, la Brașov, acolo unde aceasta lucrează.

Locotenent-colonelul Dumitru Mircea Stănciulescu, comandantul Batalionului 72 Radiolocație

Și **Ana Monica Simionescu,** salariat civil, a făcut, se pare, o alegere cel puțin neinspirată când a luat hotărârea de a învăța, ca limbă străină, engleza. Soție de subofițer, ea vede într-un anume fel viața de familie. Nu concepe să-și vadă soțul numai o dată pe săptămână. Că este dispusă să facă anumite compromisuri pentru a-și ține familia mereu aproape o demonstrează și situația ei actuală, aceea de "suplinitoare" de mămici. A fost angajată, pe perioadă determinată, în 1999, pe postul de operator control spațiu aerian, deținătoarea acestuia aflându-se în concediul de creștere a copilului. Până în prezent, a înlocuit, succesiv, trei dintre colegele sale de serviciu. Nu peste multă vreme, colega căreia îi ține locul în prezent se va întoarce la unitate. Deși se află într-o situație dificilă, Ana Monica nu pierde prilejul să facă o glumă: "Până atunci nu-mi rămâne decât să conving o altă colegă că acesta este cel mai potrivit moment, din toate punctele de vedere, pentru nașterea unui copil....". Haz de necaz!

Umăr lângă umăr

Maistrul militar Tudor Podăreanu, specialist grup radiotehnic, a venit în unitate în 1974. S-a stabilit în oraș cu familia. Se laudă cu cele două fete ale sale, studente, una la București, iar cealaltă la Târgu Mureș. Mai are puțin până la pensie, trei ani, iar cel mai mare necaz al său este acela că nu va avea cui preda ștafeta, așa cum se obișnuiește, maiștrii experimentați inițiind în profesie pe cei tineri. Își amintește cu drag de cei care l-au învățat, la începutul carierei, meserie. De el cine își va mai aminti?

"Ei, lasă că o să ne amintim noi, nea Tudor – îl liniștește **locotenentul Ovidiu Laiu.** La fel cum ne aducem aminte de nea Pavel, ori de câte ori avem probleme mai serioase cu stația". Ovidiu are un respect cu totul deosebit față de maiorul în rezervă Pavel Agașton, pe care nu se sfiește să îl numească "tăticul metricelor". De la el a învățat meserie. Și tot la el apelează de fiecare dată când nu reușește să dea de cap unui defect. Și, până în prezent, nea Pavel nu l-a refuzat niciodată. Îi face permanent plăcere să dea o mână de ajutor.

Principala problemă cu care se confruntă conducerea unității, în această perioadă, constă în lipsa efectivelor. Funcții există, cel puțin deocamdată, încadrarea este, însă, deficitară. În ultima perioadă, tot mai multe cadre au înaintat rapoarte de mutare. "Rămân tot mai puțini oameni – avertizează ofițerul cu pregătirea pentru luptă, **maiorul Vasile Danciu** – în vreme ce sarcinile sunt aceleași. În curând vom ajunge în imposibilitatea de a mai acorda zilele libere stabilite de regulament".

Comandantul unității, **locotenent-colonelul Dumitru Mircea Stănciulescu,** este de părere că, în actuala situație, cea mai complexă sarcină a unui comandant constă în gestionarea resursei umane. Oamenii au citit Ghidul carierei militare, și-au însușit prevederile acestuia și s-au orientat către acele funcții care le oferă șansa unei evoluții normale. "Nu îi putem opri pe cei care nu mai au nici un motiv să rămână – mărturisește comandantul. Ne străduim, în schimb, să menținem, în primul rând, coeziunea personalului rămas. Atâta timp cât oamenii sunt uniți, nici o greutate nu îi va birui".

La Batalionul 72 Radiolocație am cunoscut un colectiv deosebit. Atmosfera este una caldă, primitoare. Oamenii sunt minunați. Comandantul este mereu pregătit să le asculte păsurile și să îi ajute atât cât îi stă în putință.

Unitatea, deși izolată, beneficiază de aceleași sporuri ca și cele amplasate în oraș. Locuințele de serviciu reprezintă o problemă, la fel ca în orice altă garnizoană. Soțiile cadrelor militare nu au nici o șansă de angajare în oraș, dacă nu cunosc limba maghiară.

Și totuși, trecând peste toate greutățile, înțelegând necesitățile momentului, radiolocatoriștii din batalion își fac zi de zi, ceas de ceas datoria. Un lucru devenit, de mult timp, tradiție la această armă.

Locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

Magazine pentru personalul armatei

MAI BUN, MAI IEFTIN, MAI ELEGANT

Recent, ministrul apărării naționale, domnul Ioan Mircea Pașcu, a emis un Ordin privind desfășurarea de activități comerciale, de către agenți economici specializați, prin magazine găzduite de spații din administrarea Ministerului Apărării Naționale.

Militari din mai multe armate beneficiază de asemenea facilități. Locotenent-colonelul Mihai Amuza, din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, care a vizitat cel mai mare magazin de acest gen din Europa, de la Baza Aeriană Ramstein din Germania, precum și pe cel din CINCSOUTH Lant-Oeiras, Portugalia, ne-a vorbit despre modul în care se desfășoară activitățile comerciale în spațiile puse la dispoziție de armată, precum și de avantajele bilaterale (agent economic – cumpărător) pe care le presupun. Despre același subiect, a relatat în publicația "Observatorul militar" și domnul colonel Grigore Radoslavescu, care, de asemenea, a avut prilejul să constate, la fața locului, ce presupune o asemenea măsură benefică.

De altfel, principiile organizării și funcționării acestor activități sunt stipulate în Ordinul amintit.

În spiritul adevărului trebuie spus că în urmă cu ani, sigur în alte coordonate, întrucât atunci nu era economie de piață, a existat o asemenea încercare și la Baza Aeriană de la Alexeni, pe atunci regiment de elicoptere, din inițiativa comandantului din acea vreme, regretatul general de flotilă aeriană Lucian Alexandru.

Sistemul adoptat de armata americană, care are cele mai multe și mai bine aprovizionate magazine de acest gen, a avut la bază dorința poporului american, sprijinită de Senat și Camera Reprezentanților, precum și de Guvern, de a crea militarilor și membrilor lor de familie avantaje economico-financiare și protecție socială, degrevând bugetul de cheltuieli suplimentare.

Iată de ce a fost promovată și susținută și la noi ideea înființării unor magazine militare în care cotele de adaos comercial să se situeze între 0 și 5 la sută. Gama produselor din aceste magazine este foarte extinsă, de la bunuri alimentare de larg consum, la articole electrice și electronice, tehnică și accesorii auto, mașini, utilaje și instalații frigorifice, echipamente de telecomunicații, mobilier etc. Produsele, obligatoriu, vor fi de calitate iar cele cu durată de folosință mai mare de 5 ani se pot comercializa și cu plata în rate.

Direcția logistică a propus selecționarea unui comerciant puternic, care să înființeze asemenea magazine în București, Buzău, Cluj-Napoca, Iași, Pitești, Sibiu, Brașov, Târgoviște, Ploiești, Constanța, Craiova, Râmnicu Vâlcea, Târgu Mureș, Timișoara, Focșani, Bistrița.

În aceste magazine vor avea acces militarii în activitate, funcționarii publici și salariații civili din Ministerul Apărării Naționale, membrii familiilor acestora, precum și militarii în rezervă sau retragere și veteranii de război.

Pentru aplicarea unei asemenea inițiative s-a creat un colectiv format din economiști, juriști, finanțiști și specialiști în domenii și infrastructuri.

Pe parcurs, vă vom oferi și alte informații utile.

LA MORMÂNTUL LUI DORU DAVIDOVICI

Zilele trecute, paşii m-au purtat pe aleile cimitirului Ghencea Militari.

Din loc în loc, printre morminte şi cavouri, străjuiau elice singuratice.

Şi, între multele elice, nu mi-a fost greu a o găsi şi pe aceea care străjuieşte mormântul lui Doru Davidovici.

Poate nici un sfârşit, nici o moarte nu are o intensitate atât de tragică, nu are un dramatism atât de profund ca aceea a zburătorilor. Aceşti temerari ai înălţimilor ar trebui să aibă un alt sfârşit, ceva care să se asemene cu trecerea peste anumite vămi ale văzduhului, un fel de scăpare din orbita noastră pământeană pentru a naviga spre ţărmuri noi, necunoscute.

Doru Davidovici a fost pilot şi instructor de zbor pe supersonicul MiG-21. Cei din preajma sa erau seduşi de entuziasmul, de îndrăzneala, de seriozitatea lui niciodată dezminţite.

În după-amiaza zilei de 20 aprilie 1989, într-un zbor de rutină, al şaselea din acea zi, la bord cu mai tânărul său coleg, Dumitru Petra, înaintea virajului care l-ar fi înscris pe axul pistei, de la înălţimea de 1.000 de metri, avionul MiG-21 pilotat de ei s-a prăbuşit.

Pe fruntea lor atât de liniştită, lumina şi moartea au depus simultan sărutul lor, făcând să înflorească în acelaşi loc macii aprinşi ai sângelui...

În străfulgerarea pe care va fi avut-o între viaţă şi moarte, probabil că ultimul gând Doru l-a închinat datoriei pe care şi-o desăvârşea eroic.

Doru Davidovici a căutat şi a cântat cerul cu limpezirile lui strălucitoare, a iscodit tainele depăşirii ajungând chiar până la LUMI GALACTICE. Tinereţea lui miruită generos de soartă cu semnele nobile ale virtuţii aviatorului, inima lui mereu deschisă, curajul şi avântul lui, privirile lui pururea flămânde de înălţimi i-au determinat implacabil calea vieţii. De aceea, prăbuşirea în gol şi în nefiinţă, căderea lui din acele înălţimi nu au fost o moarte obişnuită. Au fost o împlinire de destin...

Despre cel ce a fost aviatorul Doru Davidovici, pe bună dreptate socotit un Saint-Exupery al nostru, al românilor, cel care între două misiuni de zbor a aşternut pe hârtie valoroase rânduri despre zbor şi aviaţia militară, se pot spune mult mai multe. Atât despre aviator, cât şi despre scriitor. Din nefericire, condeiul i-a fost frânt o dată cu propria viaţă, jertfă a zborului căruia îi închinase memorabile lucrări literare.

Pentru camarazii săi, pentru aviatorii militari şi nu numai, Doru Davidovici n-a murit. A rămas printre ei şi, parcă aşteptându-l să le deschidă uşa, zâmbindu-le, să le spună că... a mai scris ceva.

Da! A mai scris ceva: jertfa sa pe altarul aviaţiei române.

Privindu-i pala de elice care-i străjuieşte mormântul, mi-am reamintit cum, prin anul 1985, cu ocazia obligatoriului control medical, la aluzia şefului Centrului Medical Aeronautic cum că aviaţia nu se termină cu MiG-ul 21, Doru Davidovici i-a răspuns:

– Asta-i partea proastă, deoarece cred că pentru mine aviaţia se termină exact cu MiG-ul 21.

Şi, din nefericire, aşa a fost.

Comandor (r)
CONSTANTIN IORDACHE

NĂSCUT ÎN ZODIA POEZIEI

Salonul scriitorilor militari ne-a propus recent un nou nume în poezie: CRISTI VASILICĂ.

Originar dintr-o comună botoşăneană, Vasilică este student în anul patru la Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă", arma aviaţie naviganţi, are gradul de sergent-major şi cochetează cu poezia de mai multă vreme. A publicat în reviste şi gazete din Transilvania, iar nu demult i-a apărut, în editura **"Lux libris"** din Braşov, un volum de versuri intitulat **"Ţigara de după masă".**

Nume consacrate din rândul scriitorilor militari, amintindu-i aici doar pe Liviu Vişan, starostele Salonului, Vasile Preda, Dan Gâju, Liviu Zanfirescu, Grigore Buciu, Vasile Moldovan, Constantin Ardeleanu, Nicolae Baboi, Corneliu Blându, ca şi ceilalţi participanţi la audierea literară de la Cercul Militar Naţional, l-au primit cu bucurie, cu încredere, dar şi cu înţelegere pe studentul aviator, considerat a fi o surpriză plăcută şi înscris pe un drum bun în galeria făuritorilor de stihuri moderne.

Cristi Vasilică, beneficiind de capacitate de sinteză, manevrează uşor spre versuri de substanţă, se exprimă cu uşurinţă, creează metafore şi imagini memorabile îndemnând la meditaţie, îşi orientează, cu o are care dezinvoltură, demersul poetic spre o anumită anecdotică. Ce mai, este, aşa cum constata colonelul (r) Liviu Vişan, născut în Zodia Poeziei.

Creaţiile sale din minusculul volum de debut nu sunt inspirate din mediul militar, cum s-au aşteptat unii dintre cei prezenţi, între care ne-am numărat şi noi, cu gândul că anii de liceu militar la Câmpulung Moldovenesc, precum şi cei din circumferinţa zborului de până acum i-ar fi fost, cât de cât, sursă de cugetare poetică.

Ne exprimăm speranţa că într-un viitor, mai mult sau mai puţin îndepărtat, în periplul său de căutări tematice, exerciţiu ce i-a fost sugerat, Vasilică va poposi cu săgeţile ascuţite ale verbului său şi în spaţiul atât de diafan al mediului în care respiră zi de zi. Decizia îi aparţine. Talentul îl poate propulsa (şi în acest caz) spre noi vectori, Pegasul său, "hrănit" cu focul din efuzoarele reactorului pe care urmează să zboare dându-i plusul de viteză cu care să asalteze noi altitudini în poezie.

Tensiuni înalte pe aerodromuri

Cunoscut cititorilor în special datorită unor articole de succes despre aviaţie şi aviatori publicate în ultima vreme în reviste şi ziare de specialitate, iar piloţilor promoţiilor de după anii '50 din activitatea sa de zburător sau ofiţer de stat major, **comandorul (r) Constantin Iordache** este autorul unui interesant volum pe care l-a intitulat **"Cu supersonicul în zbor".**

Autorul, un fin şi talentat narator, reuşeşte să surprindă fapte şi evenimente petrecute în unităţile reactive de luptă, eroii fiind cei ce au pus bazele zborului pe aeronavele supersonice, piloţi de elită ai aeronauticii militare din a doua jumătate a secolului trecut.

Pornind, în cea mai mare parte, de la relatările personajelor cărţii, dar şi de la propria-i experienţă, Constantin Iordache are harul şi capacitatea profesională de a conecta şi pe cel mai puţin avizat cititor în domeniul zborului la tot ce se petrece pe un aerodrom militar, de la obişnuita pregătire pentru misiune a celui ce urmează să urce în cabina supersonicului, atmosfera de la celula de alarmă, momente mai tensionate din timpul unor misiuni până la adâncile respirări de la blocurile din colonia de aviatori.

Deşi nu pare a căuta neapărat senzaţionalul, autorul îşi cantonează o parte însemnată a scrierilor în perimetrul unor evenimente deosebite petrecute la bordul aeronavelor: opriri de motoare, incendii la bord, defecţiuni la instalaţii şi sisteme care au pus nu o dată viaţa piloţilor în pericol. El stăpâneşte, asemenea unui psiholog redutabil, tehnica evidenţierii calităţilor de excepţie ale piloţilor care au izbutit, uneori sfidând moartea şi renunţând la părăsirea fie şi ordonată a aeronavei greu de stăpânit, să revină la sol, când nimeni nu se mai aştepta. Dăruirea până la sacrificiu, stăpânirea de sine, sângele rece, curajul dus până la jertfă, dublate de o bună pregătire profesională sunt numai câteva din atuurile care creionează portretele morale ale oamenilor pe care şi i-a ales să-i evidenţieze.

Punctele culminante ca şi deznodământul unor asemenea întâmplări teribile sunt concepute gradual, printr-o suită de episoade aparent liniştite, în care doar dialogurile, convorbirile radio avertizează asupra stării tensionate ce urmează a se produce, ca într-un ultim act al unei piese scrise şi jucate în înaltul cerului cu artişti aflaţi la manşă.

Salvatoarele din escadrila albă

Editura Militară a scos de curând de sub tipar o carte foarte interesantă, de o deosebită valoare documentară.

Sub semnătura lui **Cristian Ionescu,** literatura despre aviaţie se îmbogăţeşte cu un nou volum, intitulat **"Zece femei împotriva morţii. Escadrila albă".** După câţiva ani în care a studiat arhive, lucrări, reviste şi ziare de specialitate din ţară şi de peste hotare şi în urma îndelungatelor discuţii cu eroina principală a cărţii, Mariana Drăgescu, aflată azi la venerabila vârstă de 90 de ani, prolificul scriitor şi publicist a reuşit să construiască un interesant itinerar al vieţii şi activităţii celor zece zburătoare care s-au acoperit de glorie în cel de-al doilea război mondial.

Este cercetat întregul parcurs al devenirii lor, de la obţinerea brevetelor de zbor, participarea la raiduri, mitinguri şi manevre militare, acţiunile temerare desfăşurate pe front pentru salvarea vieţii a mii de răniţi şi până în anii în care au părăsit, voit sau forţat, carlinga avioanelor.

Cititorului i se oferă imaginea unor femei exemplare, renumite în epocă, reprezentante de forţă ale elitei feminine din ţara noastră şi ale aviatoarelor lumii, adulate, omagiate, decorate cu înalte ordine militare de război, evidenţiate de mari comandanţi din timpul marii conflagraţii, preamărite pe drept cuvânt de presă pentru ca, apoi, să fie uitate pe nedrept.

Sunt descrise pe larg cele mai importante zboruri ale lor, între care locul esenţial care le-a proiectat în istorie îl ocupă misiunile de salvare a militarilor grav răniţi, din aviaţie ori din trupele terestre, care au fost evacuaţi de pe câmpurile de luptă la spitalele din spatele frontului sau din ţară.

Prezenţe legendare în cumplitele bătălii de la Odessa, Cotul Donului, Stalingrad şi apoi din Slovacia, aviatoarele aflate în misiuni umanitare şi ulterior de legătură sau transport uşor, au făcut faţă, în temerarele lor acţiuni, atât avioanelor de vânătoare inamice, cât şi riscurilor la care se expuneau în momentul recuperării combatanţilor aflaţi între viaţă şi moarte. Şi, în tot acest timp, cu grija permanentă pentru starea răniţilor, a personalului transportat, oameni care-şi puneau ultima lor speranţă în măiestria, curajul şi devotamentul dus până la sacrificiu al acestor gingaşe fiinţe, majoritatea oferindu-se voluntar sorţilor războiului, primejdiei morţii deşi, de la caz la caz, rangul princiar, relaţiile sus-puse pe care le aveau, situaţia materială (câteva dintre ele au deţinut avioane personale) le puteau favoriza o viaţă liniştită în ţară.

Demersul lui Cristian Ionescu, demn de toate aprecierile, se constituie într-un adânc omagiu adus femeii iubitoare de zbor, de libertate, de ţară.

Pagină realizată de PETRE BÂNĂ

STUDII DE UN REAL NIVEL ŞTIINŢIFIC

Primul număr din acest an al **Revistei de Medicină şi Psihologie Aeronautică** aduce în atenţia cititorilor o seamă de aspecte de mare actualitate, rezultat direct al cunoaşterii aprofundate de către Comitetul de redacţie şi autorii studiilor realizate a fenomenului medical legat de activitatea personalului aeronavigant şi nu numai, în urma laborioaselor cercetări întreprinse, ca şi a constatărilor frecvente cu prilejul expertizelor de specialitate.

Articolul care deschide suita materialelor **"Farmacoterapia la personalul aeronavigant – Actualităţi",** semnat de doctorii M. Macri, M. Anghel, C. Răduică, este de un real folos pentru medicii din unităţile şi instituţiile de aviaţie. El actualizează lista medicamentelor compatibile (aprobate) şi incompatibile (interzise) cu profesia de pilot, în conformitate cu reglementările autorităţilor medicale internaţionale în acest domeniu. Sunt prezentate principalele grupe de medicamente în funcţie de patologie, cu câteva exemplificări ale medicamentelor prescrise în ţara noastră. Un îndrumar bine venit pentru un tratament eficient, dar şi pentru prevenirea, în caz de neconformare, a unor neplăceri cu efecte lesne de intuit.

Poliartrita reumatoidă este şi ea supusă unor ample investigaţii în două studii interesante, ca şi profilaxia post-expunere la virusurile hepatice B, C şi virusul imunodeficienţei umane, afecţiuni, din păcate, tot mai frecvente.

Semnalăm, totodată, lucrarea ce va fi abordată în mai multe numere, intitulată **"Dependenţa de muncă",** realizată de dr. M. Manea, dr. psih. T. Manea, drd. psih. D. Trandafir, care aduce o serie de clarificări într-un domeniu vital, omniprezent, pentru noutăţile ce le pune la îndemâna cititorilor chiar fără nici o tangenţă cu actul medical. Un articol amplu, foarte documentat, menit să creeze o imagine clară asupra unor probleme cum ar fi trăsăturile, tipologia dependenţilor de muncă, despre cauzele producerii fenomenului de dependenţă de muncă, efectele acestuia asupra persoanelor ş.a. deosebit de interesante şi care ne privesc într-o mare măsură pe toţi.

Un articol care merită studiat, nu citit.

DIALOG CU CITITORII

ELENA COSTACHE: Potrivit precizărilor Direcţiei Management Resurse Umane, pentru admiterea în colegiile militare, candidaţii susţin o probă de concurs eliminatorie, sub forma unui test grilă de verificare a cunoştinţelor, cu durata de 3 ore, la disciplinele Limba şi Literatura Română şi Matematică.

Aprecierea probei se face cu "ADMIS", pentru cei cotaţi cu cel puţin 8,00, sau "RESPINS", pentru ceilalţi. Media finală de admitere în colegiul militar liceal se calculează cu două zecimale, fără rotunjire, şi se stabileşte pe baza mediei de la examenul de capacitate, care are o pondere de 75%, şi a mediei de absolvire a claselor V–VIII, care are o pondere de 25%. În cazul situării pe ultimul loc a cel mult trei candidaţi cu medii egale de admitere, aceştia sunt declaraţi "ADMIS". Dacă pe ultimul loc sunt mai mult de trei candidaţi care nu pot fi departajaţi de media de admitere, se face o departajare a acestora pe baza notei obţinute la proba de concurs eliminatorie.

Media minimă de admitere în colegiul militar liceal este 7,50.

Fiul dumneavoastră trebuie să depună la secretariatul comisiei de admitere, pentru a fi introduse în dosarul de candidat, următoarele documente: ◆ certificatul de capacitate, în original, sau adeverinţă, în original, din care să rezulte media la examenul de capacitate, media de absolvire a claselor V–VIII şi media de admitere calculată conform art. 4 din Metodologia de organizare şi desfăşurare a admiterii; ◆ foaia matricolă pentru clasele V–VIII.

TEODOR ANDREI: Ne interesează articolul dumneavoastră despre aerograme şi îl vom publica atunci când vom fi în posesia lui, cu precizările pe care vi le-am mai făcut. Adică să alcătuiţi un scurt istoric al acestor preocupări, cu menţiuni referitoare la cele mai reuşite aerograme însoţite de o scurtă descriere, participări la diverse expoziţii sau concursuri şi rezultatele obţinute. Ar fi bine dacă aţi ataşa şi câteva dintre ele, la alegerea dumneavoastră. Considerăm că ar fi bine să ne faceţi o vizită. Cum ne-aţi promis, de altfel. Numai datele biografice ale întemeietorului Asociaţiei nu sunt suficiente.

Căpitan-comandor (r) SAVU TUREA: Suntem încunoştinţaţi că documentele dumneavoastră personale puse la dispoziţia celor ce trebuiau să întocmească manuscrisul despre elicopteriştii militari sunt în siguranţă. Piloţii şi inginerii care au deservit aceste aeronave şi fac obiectul includerii în Dicţionarul personalităţilor, parte componentă a Enciclopediei Aeronautice, au fost selecţionaţi deja şi s-au primit datele necesare.

DIALOG CU CITITORII

O misiune de 24 de ore:

Zborul Cluj – El Kuweit – Otopeni

Agenţiile de presă din întreaga lume au transmis aprecierile făcute în Congresul Statelor Unite ale Americii la adresa României privind participarea ţării noastre la acţiunile multinaţionale desfăşurate în Afganistan şi angajarea sa promptă în operaţiunile umanitare din zona Golfului Persic. Înalte oficialităţi americane au subliniat în cadrul audierilor ce au avut loc în Camera superioară a legislativului nord-american – Senatul –, că România este singura ţară din Europa care a desfăşurat, cu forţe şi mijloace proprii, 400 de militari în Afganistan şi a trimis, de asemenea, o echipă de decontaminare nucleară, bacteriologică şi chimică în Kuweit, în sprijinul Coaliţiei.

Am relatat, în mai multe rânduri, în paginile revistei noastre despre cursele aeriene pe care echipajele militare româneşti ale avioanelor C-130 Hercules, de la Baza 90 Transport Aerian, le-au efectuat la Kabul, Kandahar şi în alte zone din îndepărtatul Afganistan, unele în condiţii deosebit de riscante. Zboruri în spaţiul aerian al acestei ţări, cu decolări şi aterizări prin furtuni de nisip ori în situaţii incerte de siguranţă, când rachete şi proiectile ţâşneau din diverse locuri, zboruri începute cu un an în urmă, în miezul unei nopţi de martie. Cititorii noştri au putut lua, de asemenea, act de diverse momente din zone fierbinţi trăite de piloţii şi tehnicienii noştri militari descrise de unul dintre comandanţii de echipaje, comandorul Florin Călin, într-o rubrică pe care i-am rezervat-o în exclusivitate.

Ei sunt "forţele proprii" la care făceau referire ambasadorul Statelor Unite ale Americii la NATO, Nicholas Burns, preşedintele Proiectului SUA privind democraţiile în tranziţie, Bruce Jackson, precum şi alţi funcţionari din ierarhia superioară a Statelor Unite ale Americii.

Aceste aspecte se adaugă laudelor primite de echipajele noastre în Afganistan de la comandanţii forţelor multinaţionale sub a căror conducere operativă s-au aflat într-un moment sau altul.

În avanpremiera podului aerian ce avea să se instituie zilele acestea pentru transportarea subunităţii de decontaminare în Kuweit, aeronava C-130 Hercules cu numărul 6150 avea să transporte la El Kuweit un detaşament precursor N.B.C., format din 17 militari chimişti şi transmisionişti cu armamentul individual, echipamentul, hrana şi apa necesare pentru a se autosusţine timp de zece zile, precum şi autoturismul ARO pe care aveau montate instalaţiile de comunicaţii speciale.

A fost un zbor de importanţă deosebită şi nu lipsit de unele momente tensionate, după cum avea să ni-l descrie căpitan-comandorul Viorel Tănase, pilot în cadrul echipajului, acţiune pregătită meticulos până în cele mai mici detalii de către căpitan-comandorul Arpad Pandelescu, din Statul Major al Forţelor Aeriene, el însuşi navigator de bord şi participant la numeroase exerciţii şi aplicaţii desfăşurate peste hotare.

Zborul spre Kuweit a început la orele două noaptea, cu decolare de pe aeroportul din Cluj, cu o escală în Egipt, în cunoscuta zonă Luxor, pe aerodromul militar Hurghada, de pe malul Mării Roşii, unde s-a făcut realimentarea cu carburanţi.

Au survolat Bulgaria, Turcia, Grecia, Egipt, Siria, Arabia Saudită şi, firesc, Kuweitul, ultimele patru ţări în premieră. La decolarea de pe Hurghada, timp de câteva ore, o furtună de nisip a făcut imposibilă orice vizibilitate a solului. Ce-i drept, o perioadă de timp au zburat deasupra Mării Roşii, o altă premieră.

Având vânt de spate mai tot timpul, la ducere au făcut nouă ore şi jumătate. Aterizarea pe El Kuweit, aeroport civil, s-a desfăşurat în regim de atenţie maximă, un mare număr de aeronave civile şi militare având ca punct de plecare sau întoarcere acest aeroport, supraaglomerat din cauza multitudinii forţelor şi mijloacelor ce aveau să se concentreze acolo.

Dacă zborul pentru personalul aeronavigant era doar încă un examen din multele prin care trecuse, pentru militarii de la Brigada din Bistriţa a fost o încercare deosebită, mulţi dintre cei aflaţi la bord călătorind pentru prima dată şi un timp atât de îndelungat cu o aeronavă militară.

Ofiţerul american care i-a întâmpinat nu şi-a putut ascunde mulţumirea pentru modul cum ai noştri s-au descurcat într-o zonă atât de aglomerată.

După două ore necesare pentru debarcare, la prânz, avionul C-130 Hercules 6150 şi-a reluat zborul spre ţară. De data aceasta cu vânt foarte puternic de faţă, fapt ce a impus un consum ridicat de combustibil. Pentru a contracara situaţia impusă piloţii au trebuit să execute un zbor cu profil variabil, cu urcări şi coborâri pentru obţinerea unui regim cât mai economic. Pe traiect, nu aveau aerodromuri de rezervă. Şi din nou la Hurghada pentru realimentare. Dacă la ducere au făcut nouă ore şi jumătate, drumul de întoarcere a depăşit 11 ore.

Şi, la aceeaşi oră două din noapte, la care au plecat din Cluj-Napoca, au aterizat, de data aceasta pe Aeroportul Internaţional Otopeni. Acasă. Cu bucuria pe care ţi-o dă gândul că vor fi iarăşi în mijlocul celor dragi, aflaţi la odihnă sub liniştea nopţii sau, poate, cine ştie, veghind încă la siguranţa vieţii lor, în regiunea aceea de lume peste care zeul Marte avea să-şi desfăşoare, din nou, flăcările războiului.

Au întreprins acest zbor, sub conducerea căpitan-comadorului Gheorghe Lupeş, comandantul misiunii, alături de căpitan-comandorul Viorel Tănase, locotenent-comandorii Virgil Ion, Iulian Iancu – piloţi, căpitan-comandorii Florin Ghican, Ciprian Motoroiu – navigatori, căpitan-comandorul ing. Emil Popa, locotenent-comandorul Gabriel Constantinescu, maiştrii militari Viorel Cioc şi Emil Ceapă – tehnicieni şi, respectiv, specialişti cu centrajul.

Cele două echipaje care au asigurat, alternativ, siguranţa şi eficienţa avanpremierei transporturilor aeriene în zona Golfului au de ce să fie mulţumite. Mai ales că ecourile misiunii lor au ajuns, iată, şi dincolo de Ocean, iar de acolo, în toată lumea.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

Fotbal

LA OPT PUNCTE DE FERICIRE...

STEAUA câştigă în faţa ASTREI cu 1–0, RAPID pierde, pe teren propriu, la "U" Craiova cu 0–2. Ceea ce înseamnă, în clasament, reducerea diferenţei dintre locul I (RAPID) şi locul II (STEAUA) la opt puncte. Doar opt puncte, deşi puteau fi doar patru, sau chiar unul, dacă, dacă...

Hai să revenim la realitate! Chiar dacă totul le ieşea alor noştri, pe seama rapidiştilor, şi tot ar mai fi fost de luat în calcul următoarele zece etape – adică, 30 de puncte! – pentru desemnarea campioanei. Însă şansa ce ni se oferă, după primele cinci etape ale returului, este una **reală** şi avem dreptul să visăm la... fericire. În mod concret: mai poate STEAUA aspira la titlul de campioană? Fără a intra în calculele (meschine) ale hârtiei, da, putem crede în răsturnarea spectaculoasă a ierarhiei momentului, însă numai cu condiţia ca elevii lui Piţurcă să înregistreze un parcurs de metronom, în timp ce băieţii lui Rednic să se mai poticnească de câteva ori. Însă, până la urmă, nu acest lucru şi nu aceste speculaţii sunt importante. Important cu adevărat este ca echipa noastră de suflet să se pună serios pe picioare, să-şi demonstreze valoarea şi competitivitatea.

Desigur, victoria cu ASTRA, prima pe teren propriu în acest sezon, este un reper, însă nu foarte concludent. Echipa este inconstantă, se motivează greu, trudeşte în van, iroseşte nepermis oportunităţi cât roata carului. Cu toate acestea, ceva bun se întâmplă cu ea, jocul este mai rapid, mai elaborat, mai axat pe poartă. Claudiu Răducanu nu este singurul care poate străpunge apărarea adversă. La fel de redutabili se dovedesc şi Răchită, şi Boştină, şi Aliuţă. Însă totul este ca **angrenajul** să funcţioneze perfect, ca jucătorii să se înţeleagă, să **comunice,** să se suplinească, să pună osul la treabă. Şi dacă va fi aşa, mirajul de acum – titlul de campioană – va deveni, suntem siguri, pe deplin posibil, pe deplin realizabil. Dar, repetăm: trebuie seriozitate, muncă, devotament, încredere, respect faţă de culorile clubului. În ce ne priveşte, noi, cei împătimiţi de fotbal, cei mereu fideli culorilor roş-albastre, suntem aproape de echipă, credem în ea şi o vom susţine meci de meci cu onestul, înflăcărătul îndemn:

HAIDE, STEAUA!

NICOLAE RĂDULESCU

Prezenţă remarcabilă la campionatul militar de karate

La Sibiu s-a desfăşurat finala pe Ministerul Apărării Naţionale a Campionatului de karate.

Lotul care a reprezentat Statul Major al Forţelor Aeriene la această competiţie a fost format din **căpitanul Daniel Mănăilă, locotenentul Sorin Bucur, sublocotenentul Lucian Costinescu, militarul angajat Florin Pavelescu** şi **soldatul Alin Zamfir.** Înainte de a participa la competiţia propriu-zisă, ei au parcurs un stagiu de pregătire cu durata de 20 de zile.

Numărul mare de loturi prezente la startul competiţiei, experienţa mai mare sau mai mică a luptătorilor, dârzenia şi dăruirea de pe tatami au fost doar câteva din ingredientele care au asigurat un spectacol de calitate.

În clasamentul general, lotul Forţelor Aeriene a ocupat locul II pe echipe.

În clasamentul individual, sublocotenentul Lucian Costinescu a ocupat locul I la categoria 70 kg; militarul angajat Florin Pavelescu a ocupat locul II la categoria 65 kg; locotenentul Sorin Bucur a ocupat locul II la categoria +80 kg; căpitanul Daniel Mănăilă a ocupat locul III la categoria 80 kg. În competiţia de kata militarul angajat Florin Pavelescu a ocupat locul II.

După disputarea primelor două competiţii din acest an, Concursurile sportive şi aplicativ-militare de iarnă şi Campionatul militar de karate, **lotul reprezentând Statul Major al Forţelor Aeriene ocupă locul I în clasamentul general.** (C.P.)

Lotul de karate al Forţelor Aeriene a fost alcătuit din (de la stânga la dreapta): militar angajat Florin Pavelescu, soldat Alin Zamfir, sublocotenent Lucian Costinescu, locotenent Sorin Bucur, căpitan Daniel Mănăilă

Redacţia "CER SENIN"
Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/231. 53. 82**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.03; C 1011.00

REDACTOR -ŞEF:
comandor (r) DUMITRU AMARIEI;
SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;
REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;
TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIP~RIT LA
C.C.A. INTACT S.A.